«العلاقات التجارية بين الهند والعرب»

(من القرن العاشر قبل الميلاد إلى العصر الحديث)

الدكتور مقبول أحمد

التقديم

إن القيام بدراسة وافية للعلاقات السياسية والثقافية والاقتصادية التى كانت موطدة بين الهند والشعوب العربية فى غربى آسيا وأفريقيا الشمالية خلال القرون الماضية قد أصبح من الأعمال الأكاديمية التى لم يمت أوانها فقط بل هو من المهمات التى تحتمها مقتضيات اليوم. وإن تحرر الهند والشعوب العربية من نير سيطرة الحكم الأجنبى فى السنين الأخيرة أتى بعهد جديد مليئ بالتعاون الثقافى والاقتصادى المبنى على أسس متينة حيث لم يسبق له مثيل فى تاريخهما المديد. ومن البشرى والأمل أن هذا التعاون مازال فى تحسن متواصل يوما فيوما.

وأما فى الحقل السياسى فيواجه كلا الشعبين معضلة الكتلتين العسكريتين لأجل كونه لم يحرز بعد درجة الشعوب الناهضة فى العالم سواء فى الميدان الاقتصادى أو الصناعى. ولكن قلما نجد شعوبا قد أبدت شجاعة فائقة وحصافة وتبصرا فى التمسك بأفكار سياسية مستقلة مثل الهند والعالم العربى فى الأيام الأخيرة فى وجه النظريات المتصادمة والتسابق على السيطرة والقوة والنفوذ الدولى. وأن الحكمة السياسية التى تم نضجها خلال الكفاح المديد الذى جرى فى سبيل الحرية أسرعت بالمساواة الاجتماعية والاقتصادية التى هى الآن فى مدارج الوصول إلى أوجها. وأما

الدعامة الرئيسية التى تقوم عليها سياسة هذه الشعوب الخارجية فهى «الحياد» ولم تكن هذه السياسة المشتركة ناتجة من أى ضغط اقتصادى أو سياسى من دولة على أخرى ولكنها من نتاج الرغبة الملحة من كلا الطرفين فى استتباب السلام وبث روح الصداقة فى داخل البلاد وخارجها. وهذه حقيقة حتمية لا مفر منها للرفاهية الاجتماعية والاقتصادية فى عالمنا الحاضر وانما هذه المشاعير تولد فى قلوب الشعوب الهندية والعربية وجهة نظر سياسية مشتركة فى القضايا العالمية وتوجد أحاسيس العطف والتعاون فى المسائل ذات المصالح المشتركة. وفوق هذا وذاك فقد لعبت عوامل عديدة ـ مثل مؤتمر باندونج وغيره ـ دورا هاما فى سبيل تنمية هذه المشاعير أكثر فأكثر.

ويمكن أن يقال بأن الصفة المميزة لعلاقات الهند الراهنة مع البلدان العربية لمنبعثة من الكفاح المشترك ضد السيطرة الأجنبية ومن القضايا المتماثلة فى الميادين الاجتماعية والثقافية والاقتصادية. ولا نجد فى صفحات التاريخ فترة توثقت فيها هذه الصلات فى ود وإخلاص وجو سلمى أكثر مماهى اليوم ولا سيما فى المضمار الثقافى. فان القيام بدراسة جدية متقنة لهذه النواحى من تاريخ العلاقات بين الهند والعرب ليرسل الأضواء على مجموعة من المعلومات القيمة الشيقة التى تكون محل اهتمام بالغ لدى عالم مؤرخ ورجل عادى على حد سواء. وأن استذكار الصلات الماضية الطيبة يوجد فكرة سليمة وشعورا نافعا متبادلا بين الهنود والعرب وكما أنه يساعد على تدعيم الروابط الحاضرة وتوطيد أركانها. وقد مست الحاجة اليوم ـ إلى أقصى حد ـ إلى القيام بدراسة من هذا القبيل، على أن بعض المؤرخين قاموا ببذل مساع جميلة فى سبيل تحقيق هذا الموضوع

من الناحية التاريخية المحضة . واسمحوا لى لأن أخطو خطوة أخرى إلى الأمام فأقترح بضرورة بذل المحاولات الممكنة كلها فى ترجمة الكلاسيكية الهندية إلى العربية والآداب العربية فى القرون الوسطى إلى الهندية . وأن ترويج هذه الآداب بطريق اللغتين الهندية والعربية ليخلق شعوراً مليئا بالاحترام والود والتسامح بين العرب والهنود .

وأما بالنسبة إلى العربية فيجب أن يوجه اهتمام خاص نحو الآداب المتعلقة بالهند - ويرجع تاريخ هذه الآداب - التى هى المصدر الأصلى لمواد هذا المقال - إلى منتصف القرن التاسع للميلاد - ومما هو خليق بالذكر من أسماء مشاهير الكتاب عن الهند : سليمان التاجر ، وأبوزيد السيرافى ، والمسعودى ، وابن رسته ، واليعقوبى ، والاصطخرى ، وابن حوقل ، والمقدسى ، والمروزى ، والبيرونى ، وابن بطوطه ، والعمرى ، وابن حردازبه . والبلاذرى ، وابن الفقيه ، وبزرك بن شهريار ، وإبراهيم بن وصيف شاه ، والادريسى ، وياقوت الحموى ، وأبو الفداء ، والقلقشندى وابن ماجد وأمثالهم - وهؤلاء الكتاب كانوا يعيشون فيما بين القرنين التاسع والسادس عشر وأن مؤلفاتهم ورسائلهم العلمية والتاريخية تزودنا بمعلومات ذات قيمة عظمى عن الهند وشعوبها . وأتناول فى هذا المقال - أولا وقبل كل شئ - علاقات العرب التجارية مع الهند منذ القدم إلى العصر الحديث . والتعبير « بالعالم العربى » هنا ، يشمل الشعوب التى تتحدث باللغة العربية فى غربى آسيا وأفريقيا الشمالية . وأن تاريخ هذه العلاقات ليعود إلى عهد الملوك البطالمة فى مصر والحضارة الحيرية فى جنوب جزيرة العرب . وقبل ظهور الاسلام بقرون عديدة كان التجار

العرب - لاسيما من الشواطئ الجنوبية لجزيرة العرب أو الخليج الفارسى. يتاجرون مع الهند ويعملون كوكلاء للتجارة بين الهند والبلدان الغربية مثل مصر واليونان وغيرهما. ويقول المؤرخ «سترابو»: «إن العرب ماكانوا - مطلقًا - قوما محاربا فى البر وبالأحرى فى البحر بل وكانوا تجارا ليس إلا»[١].

وهذا التنويه انعكاس حقيق للميزة الأساسية لعادات العرب، فهم قوم تجارى بحكم الطبيعة والبيئات وإن لم تكن تنطبق هذه القاعدة بمفهومها الكامل إلا على الذين يقطنون فى المناطق الساحلية ولا تنطبق بكثير على الذين يعيشون فى أواسط جزيرة العرب. وما زالت هذه الميزة مظهرا حيا لطبيعة العرب حتى بعد ظهور الاسلام فى النصف الأول للقرن السابع الميلادى وأيلولة الغلبة السياسية على الشرق الأوسط إلى ايديهم. واستمر ذلك المظهر سائدا العلاقات بين الهند والعرب خلال القرون التالية. ولم أجرؤ على هذا التصريح بكل وثوق ووضوح إلا أن الحقائق التاريخية تؤيده، فاذا استثنينا واقعة فتح العرب للسند فى السنين الأولى للقرن الثامن، وحكمهم على تلك المنطقة لمدة قصيرة فكانت علاقاتهم مع الهند دائما وأبدا مبنية على الوسائل الثقافية أو التجارية الخالصة. وإذا قلنا بلغة «وولسلى هيج»: فان فتح العرب للسند ماهو إلا حادث بسيط فى تاريخ الهند ولم يؤثر إلا على طرف من أهداب هذه البلاد الفسيحة. وتخمدت سلطة الخليفة فى عام ٨٧١ حيث أسس

---

(١) G. F. Hourani, Arab Seafaring, Princeton, 1951, P. 30

زعيمان عربيان إمارتين مستقلتين فى كل من «ملتان» و «منصورة» . وعلى رغم عدم الوصول إلينا تفاصيل تاريخية عن هدين الأميرين فالذى يبدو أنهما قد خولا الشؤون الادارية للبلاد - إلى حد كبير - إلى المواطنين الأصليين وعاملا بكل سماحة واحترام تجاه الديانة الهندوسية[١] . وتؤيد هذا الرأى الحقيقة التاريخية بأن سكان المطقة قد بكوا لفاتح السند محمد بن قاسم حينما غادر الولاية أخيرا[٢] .

بينما كان العرب فى السند فى علاقة تداورية مع الأمراء الجيران، كانت الأسرة الحاكمة «حور جاوا براتهارا» فى قنوج وأمراء أسرة «راشتر كوتا» فى الدكن يحمون التجار العرب الذين يقيمون فى مملكتهم ويعاملون معهم بكل حب وودّاد[٣] . ودبروا لهؤلاء التجار جميع أنواع التسهيلات اللازمة لمهتهم ولصيانة ممتلكاتهم وأرواحهم، واحترموا دينهم ومعتقداتهم وفوق هذا وذاك . فنحوا حرية تامة وتسهيلات كافية لبناء المساجد وما إلى ذلك وهؤلاء الأمراء كانوا يعرفون لدى العرب بلقب «بلهرا» كما كان «جوجارا» يعرفون باسم «الجرز» وكانوا يعتبرون كألد أعداء العرب[٤] . وربما يرجع منشأ هذا الاعتبار إلى أن لأمراء «راشتركوتا» قد اتبعوا سياسة ودية تجاه العرب بناء على مأرب سياسى خاص مع

---

(١) Wolsely Haig, The Cambridge History of India, V. III. PP. 9-10.

(٢) تاريخ الاسلام ص ٣٤٩ الجزء الخامس - للدكتور حسن ابراهيم حسن

(٣) Sulyman Relation de la Chine et de l'Inde, ed. Jean, Sauvaget, Paris, 1948. P. 12

(٤) Ibid : P. 13.

أن كانت علاقتهم السياسية مع «جور جارا» أومع الأمراء الآخرين مثل «بالا» فى البنغال - مبنية على الود والسلام. ولسوء الحظ فكانت تلك الفترة مسرحا للتطاحن السياسى بين هذه الأسر الحاكمة الثلاث القوية فى شمال الهند ووسطها - وكان العرب، من دورهم، متنبهين جدا إلى هذه العلاقات الشائكة ومدركين مغبتها.[١]

وهناك عامل آخر لاينبغى التغاضى عنه فى معرض الكلام عن العرب فى السند، وهو أنهم كانوا منتمين إلى قبائل البدو المستوطنة فى أواسط جزيرة العرب، والتى تحمست بحمية دينية وسياسية، ومن الناحية الأخرى كان العرب التجار فى جنوب الهند منحدرين - كلهم أوجلهم - من السواحل الجنوبية لجزيرة العرب أو القادمين من الخليج الفارسى. مهما كان الأمر فان فتح السند كان حقيقة تاريخية ولكن منذ ذلك الحادث لم يسجل التاريخ أى حادث تغلغل إلى الهند أو الاعتداء عليها من جانب العرب. وبالغ المؤرخون أحيانا فى تصوير الوقائع التاريخية حتى أن بعض المؤرخين العرب المحدثين قد شوهوا الحقائق وسجلوا معلومات غير صحيحة فى مكتوباتهم. و أما تصريح الدكتور حسن إبراهيم حسن بأن كشمير قد فتحها العرب فى أيام الخليفة أبى جعفر المنصور وكذلك قوله بأن فتح العرب قد استمر إلى القرن الثانى عشر للميلاد فما هو إلا تخليط للحقائق وتشويه للتاريخ.[٢] و

---

(١) W. H. Moreland and A. C. Chatterjee, A Short History of India, PP. 113-114.

(٢) Op. Cit. V. II pp. 217-218.

إن كلمة كشمير كانت تشمل المناطق العليا من بنجاب الحاضرة أيضا لدى المؤرخين العرب الاول.

انحسر مد الاسلام بعد أن غمر السند والبنجاب السفلى وترك طرح البحر فى شواطئه. ولم يكن أمراء الولايات الواقعة وراء الصحارى يوجهون أى خطر يحدق بهم. ولكن الترك الذين اتوا بعد العرب كانوا يحاولون لنشر الدين الذى بعث به النبى العربى، بأسلوب أشد مما كان العرب أنفسهم يستخدمونه فى سبيل نشره والدعوة إليه.(١)

العهد الرومانى — اليونانى

(من العصور الأولى إلى القرن الثالث للميلاد)

كان اليونان والرومان يأخذون زمام النشاط التجارى فى بحر العرب منذ العصور الأولى إلى القرن الثالث للميلاد مع أن كان التجار العرب يلعبون دورا هاما فى هذه التجارة منذ القدم. وقد طرد العرب الأوائل المنحدرون من قبيلة قحطان «العرب الحمر» من اصل فينيق، من جزيرة العرب. وكان ذلك فى عام ألف وثمانمائة قبل الميلاد. ثم أسس حضرموت مملكة حضرموت فى السواحل الجنوبية. وهؤلاء العرب لعبوا دور الوكلاء للتجارة بين الهند ومصر. وكانوا يصدرون إلى مصر الأحجار الثمينة والتوابل والبخور بمقابل البضائع التى اشتهرت بها مصر حينذاك. وحملوا إليها البهارات و «الموسلين» إما من الهند مباشرة أو من التجار الهنود فى موانئهم فى خليج العدن.

وبفضل هذه التجارة الرابحة والاتصالات المستمرة بين هاتين الحضارتين العظيمتين فى الشرق - أى الهندية والمصرية - شيد العرب بأنفسهم حضارة سامية متخذة مركزها السياسى والثقافى فى «سبأ» - وأن قول

---

(١) Wolsely Haig, op. cit. V III, p. 10

اجاثارشيدش يثبت بأنه لم تكن هناك أمة أغنى وأثرى على وجه الأرض من السبئيين بحكم موقفهم فى مركز تجارى إستراتيجى حيث يلتقى فيه جميع الطرق التجارية بين آسيا وأوربا.[١]

وعندنا شواهد أخرى تاريخية تدل على العلاقات العربية القديمة مع الهند. فكانت السفن التجارية تصل إلى «اوفير» مرة فى كل ثلاث سنوات فى عهد سليمان وتحمل من هناك الذهب والفضة والمجوهرات والبخور والعاج والقردة والطاووس وغيرها.[٢] وكانت للهنود مستعمرات تجارية خاصة فى جزيرة «سوقوطره» ويقال بأن الملك بطليموس الثانى الذى كان يحكم مصر قد عرض فى استعراض ملكى نظمه مرة فى عاصمته النساء الهنديات والثيران والمرمر المستوردة من الهند.

وتتجلى أهمية هذه العلاقات التجارية التى كانت تقوم بين الهند ومصر وجنوب جزيرة العرب فى تلك العصور، من حقيقة تاريخية أخرى ألاوهى أن الاسكندر قد بنى مدينة «الاسكندرية» بنطاق واسع، فأثر بناؤها على اقتصاديات الهند وجنوب جزيرة العرب. وأن الفترة التى فيما بين عام ٣١ قبل الميلاد و ٩٦ للميلاد لتعد عصرا ذهبيا فى تاريخ التجارة الرومانية واليونانية مع الهند. وأن الشحنات التجارية من مصر إلى الهند بدأت فى الاضمحلال إبان الحكم الواهى فى عهد الملوك البطالمة فى القرن الثالث للميلاد. وأصاب المواصلات التجارية اليونانية الخارجية ركود واضح منذ أن ساد تدهور اقتصادى الامبراطورية الرومانية وهبوط

---

(١) Hadi Hasan — A History of Persian Navigation, London. 1928, pp. 45-47.

(٢) G. H. Hourani, op. cit. pp. 8-9.

هائل فى العملة الاجنبية ويشهد على هذه الواقعة التاريخية التغيب النهائى للنقود الرومانية فى الهند بعد عهد «كارا كلا» (٢١٧ - ٢١٢ للميلاد).

ومن الموانى المصرية الرئيسية التى لعبت دورا هاما فى الميدان التجارى إذ ذاك «مايوس هرموز» و «بيرنيس» وكانت السفن المتوجهة إلى الهند تغادرها فى شهر يوليه. فاذا سمحت لها الظروف لعبور البحر الأحمر قبل أوائل سبتمبر فان الموسم ليكون مناسبا جدا لسفرها فى المحيط الهندى. وتشحن تلك السفن عادة من مدن اريا كة (خليج كمباى ؟) و «برى غازا» (بروج) المنتجات المحلية مثل القمح والأرز والزبد الصافى والسمسم والزيت والقماش والزنانير، والعسل من حب «السكرين» كا أن تحمل المنتجات الهندية الشهيرة الزراعية إلى مدن السواحل الشرقية الأفريقيا.

وأن مديتى «موزا» و «بطرا» لمن المدن التجارية الشهيرة فى شبه جزيرة العرب. ونالت السواحل الشرقية للبحر الأحمر صيتا بعيدا للتجارة بطريق مرفى «قنا» و «موشا». وكانت من الموانئ الهامة التجارية فى تلك الأزمان بالخليج الفارسى الأبلة و «محرة» فى شط العرب. وكانت السفن التجارية دائمة الغدو والرواح بين «برى غازا» وبين هذه المدن مشحونة بالنحاس والصندل والساج وصفائح الخشب وغيرها. وتزعمت «عمان» دهرا طويلا صناعة السفن فى منطقة الخليج الفارسى. واشتهرت هذه الموانئ أيضا لتصدير القماش والخمور والأحجار الثمينة والتمر والذهب والعبيد إلى «برى غازا». وأما الموانئ والأسواق التجارية الشهيرة فى

(١) أليس من المحتمل أن تكون «اوركهامندل» من شبه جزيرة كاتياوار ا

السواحل الهندية فى ذلك العصر، فكراتشى، وبرى غازا، فى الشمال و «موسيرى» (كرانغور) و «نالكيندا» (ادكوتايام) فى الجنوب الغربى و «قمرة» و «بودوكا» و «سوباتما» فى الجنوب الشرقى وجنجس فى شاطئ نهر جنجس الهندي الشهير. وكان كل من موسيرى ونالكيندا يصدر كمية وافرة من الفلفل والأحجار والحرير بينما كانت موانئ «كورومندال» تتزعم التجارة فى الأشياء البحرية والبرية بطريقة واسعة النطاق. وتولت شواطئ جنجس زمام التجارة مع الرومان. ويبدو بأن الرومان قد زاروا الصين فى مختلف المناسبات فيما بين عهدى ٢٢٦-١٦٦ للميلاد. ولكن الخط البحرى الموصل إلى الصين لم يكن من اكتشاف الرومان لأن السفن الصينية لوصلت إلى سواحل «مالابار» فى القرن الثانى أو أسبق منه قبل الميلاد.

العهد الساسانى

شاهدت منطقة غربى آسيا تطورات سياسية عديدة أثناء فترة اضمحلال التجارية اليونانية - الرومانية مع الهند فى القرن الثالث وظهور الاسلام فى القرن السابع للميلاد، فنشأت الامبراطورية الساسانية فى إيران وجعلت عاصمتها «مداين» التى كانت تتولى زمام التجارة فى الشرق إلى عهد ظهور الاسلام فى جزيرة العرب. وأما الانحلال فقد وصل إلى حضيضه فى الدولة الحميرية فى جنوب جزيرة العرب حينما اعتنق «ذو نواس» اليهودية واضطهد نصارى نجران فأثارت هذه الفعلة من جانبه سخط الحكام المسيحيين فى الحبشة، وأصبحت الدولة الحميرية عرضة

(١) أنظر مؤلفات هادى حسن وجي. اف. حورانى لمزيد من التفاصيل

لهجمات الأحباش مرات عديدة. وفى الأخير فتحت اليمن بلاد الفرس بعد عام ٥٧٠ وقبل عام ٥٧٩ أى قبل وفاة «نوشروان» وبعد ولادة النبي محمد بن عبد الله (صلى الله عليه وسلم). وأن سقوط الدولة الحميرية او ازدياد نفوذ الساسانيين فى الملاحة فى بحر العرب تركا أثرا بالغا فى العلاقات التجارية العربية بالهند. وبسبب هذا التطور انتقلت كفة الرحلات التجارية التى كانت تجرى بين مصر والهند منذ عصور بالغة فى القدم، إلى أيد الفرس.

وعلى هذا فقد أصبح الفرس زعماء النشاط التجارى فى بحر العرب فى القرن الذى سبق ظهور الاسلام. وازداد تردد سفنهم التجارية إلى موانى الهند وكما أن أصبحوا وسطاء فى تجارة الحرير بين الصين وبين العرب وكثر أيضا تردد السفن التجارية بين الهند والمدائن فى شواطئ دجلة وميناء «أبلة» حتى اشتهرت هذه الميناء باسم: «فرج الهند» أى «ركيزة الهند» نظرا للعلاقات الوطيدة لطريق البحر بين الهند وبين هذه الميناء. ومن الموانئ الأخرى ذات الأهمية العظمى فى الميدان التجارى فى تلك العصور «سندهو» و «أور هوتا» و «كايان» و «سيبور» وتليها فى الأهمية الأسواق التجارية الخمسة فى الشهيرة فى «مالى» (Male) التى كانت مركزا لتصدير الفلفل.

العصر الاسلامى

(من عام ٦٢٢ إلى القرن الثالث عشر للميلاد)

توصف الفترة التى تلت ظهور الاسلام فى القرن السابع للميلاد إلى العاشر منه «بالعصر الذهبى» للعلاقات التجارية وغيرها بين الهند وبين

---

(١) راجع مؤلفات هادي حسن وجي. اف. حوراني

العالم العربى . ونشأ الاسلام فى الحجاز وانتشر منها إلى النواحى الأخرى وكان سكان الحجاز ـ عكس ما كانت عليه حالة العرب المقيمين فى جنوبى جزيرة العرب ـ تجارا بريين ، واتخذوا «مكة» التى كانت ملتقى الطرق بين الشام واليمن مركزا لنشاطهم التجارى وفى الوقت نفسه كانوا يقومون ببعض التجارات البحرية أيضا . وتولوا مهمة القيام بدور وكلاء التجارة بين مصر وحبشة والحجاز متخذين ميناءهم الرئيسى فى مدينة « جدة » . وكانوا ـ فى تجارتهم البرية ـ يشترون البضائع الهندية بطريق اليمن فيبيعونها فى مكة وغيرها من المدن الهامة فى الحجاز . وجرت العادة إذ ذاك أن تقام بمكة سوق سنوية تباع فيها السلع المستوردة من صنعاء والشام وغيرهما إلى سكان البادية الذين يجتمعون فيها لشراء المطالب السنوية منها . وكما أنهم يعبدون فى تلك المناسبة الأصنام المنصوبة فى الكعبة . وأما قريش مكة ـ حراس الكعبة وسدنتها ـ فكانوا يتزعمون النشاط التجارى فى مدينة مكة . ولاغرو إذ نشأ الاسلام فى هذه المدينة التى كانت المركز الحساسى للنشاط التجارى والثقافى للحجاز فى ذلك العصر ثم انتشر منها إلى بقية البقاع وخليق بالذكر بأن داعيته أيضا كان من تجارها البارزين .

ومن ضمن البضائع التى كانت تستورد من الهند حينذاك وتباع فى أسواق الحجاز ، « السيف المهند » المعروف لدى العرب . وأن البدو بمركز كونهم ينتمون إلى قبائل متعددة يعلقون أهمية كبرى على الأدوات الحربية ويعتنون بها عناية فائقة . واستوردوا السيوف من كل من اليمن والهند فالتى تستورد من اليمن كانت مصنوعة من الحديد الوارد من الهند والأخرى مصنوعة فى الهند نفسها . وامتازت السيوف الهندية بليونتها

وحدتها . ونرى الأشعار الجاهلية مليئة بذكر هذه السيوف وغيرها من السلع الهندية والتي كانت شائعة لدى البدو في جزيرة العرب.[١] ومن العوامل الهامة التي ساعدت على تطور التجارة العربية الهندية ظهور الدولة العربية وانتشار قوتها السياسية التي اكتسحت رقعة واسعة تمتد فيما بين جزائر «كنار» في الساحل الغربي لأفريقيا غربا وحدود الصين شرقا وبين قوقاز شمالا وسواحل بحر العرب جنوبا . وأما إلحاق « السند » إلى حظيرة الامبراطورية العربية فقد عجل تطور التجارة البرية مع الهند . ولكن القوة الدافعة الكبرى للاسراع بالتجارة البحرية بين الهند والعرب فقد ابتدأت منذ تأسيس الخليفة العباسي أبي جعفر المصور مدينة « بغداد » بقرب قرية ساسانية قديمة كانت تعرف بهذا الاسم.[٢]

وكان تعمير مدينة بعداد حدثا هاما في تاريخ العلاقات التجارية بين الهند وبين العرب فلاول مرة في التاريخ قد ارتبطت عاصمة الامبراطورية العربية مباشرة بطرق مائية مع بحر العرب بواسطة نهري «دجلة» و «فرات» اللذين يجريان معا صوب الخليج الفارسي . وبينما استمرت الموانئ القديمة مثل « أبلة » ودارين وصحار في أن تلعب دورها كالمعتاد،[٣] تطورت «بصرة» وأصبحت في القرون التالية بمثابة « ايورابول » بالنسبة إلى العرب حيث

---

(١) التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية لصالح أحمد العلي . طبع بغداد ١٩٥٣ ص ١١٧-٢٢٠ .

(٢) فان بناء مدينة بغداد قد استغرق حوالي أربع سنين - أنظر « تاريخ العرب » لحتي (Hitti) طبع لندن

(٣) صالح أحمد العلي. Op. cit. pp. 230-232

كانت محطة التصدير والاستيراد بين الشرق والغرب. وادخرت فيها البضائع الواردة من الهند والصين ومصر وأفريقيا الشرقية وغيرها من البلدان. ومنها كانت توزع فى شتى المراكز التجارية فى الامبراطورية العربية، وكما كانت تصدر منها السلع المختلفة إلى ميناء سيراف[1] الشهير الواقع فى الخليج الفارسى ومنه تشحن فى السفن التجارية التى تتوجه إلى موانئ الهند والصين وسائر البلاد الشرقية.

وكانت الموانئ المعروفة للتجارة البحرية العربية فى الهند الديبل بقرب مدينة كراتشى الحديثة وكمبايا وبروج (Broach) وتهانه (Thana) وسندابور[2] (Sindapur) «وكويلون» فى الغرب وفى الغرب الجنوبى بلين[3] (Ballin) «وكنجة» (Kanja) وتعرف الآن باسم: «كانجيورام» وسمندر[4] (Samandar) فى الساحل الشرقى. ومازالت هذه الموانئ مراكز التوزيع الرئيسية التجارة الهندية العربية لحوالى أربعة قرون متتالية أى فيما

(١) إن الميناء المذكور ليس له وجود الآن بقاياه الأثرية فى «بندر طاهرى بخط عرض ٢٧، ٥٨ شمالا. وقد انهدم نتيجة لزلزال حدث فى عام ٩٧٧ - راجع .Jean Sauvaget· op. cit, P· 41

(٢) Sitapur. See M. H. Nainar, "Arab Geographers' Knowledge of South India" Madras· 1942· p· 74–75·

(٣) من المحتمل أن تقع فى الساحل الجنوبى الشرقى للهند فى مديرية تانجور.

(٤) تقع «سمدرأ» فى مصب نهر «جنجا» .

بين القرن التاسع والثانى عشر للميلاد. ومن الصعب أن نقول بصفة قاطعة ما مدى اتساع رقعة التجارة الهندية العربية فى داخل الهند ولكن هناك دلائل تدل على أنها كانت مقصورة إلى حد ما فى المناطق الساحلية لجنوب شبه القارة الهندية وفى السند ونواحى بنجاب. وكذلك نجد الشواهد التى تدل على أن بنغال وآسام أيضا كانتا فى متناول التجار العرب[١]. وفى القرن الحادى عشر قد وصل التجار المسلمون فعلا إلى كشمير.

ويقول البيرونى فى معرض الكلام عن جغرافية الهند فى القرن الحادى عشر: إن التجار المسلمين كانوا يتاجرون فى عهده فى مناطق راجورى (Rajuri) فى الشمال التى تتكون منها الحدود الشمالية للبلاد على حد وصفه[٢] والذى يبدو بأن «جور جارا» (Gurjara) فى «قنوج» كانت عرقلة عويصة للتجارة العربية فى النواحى الشمالية للهند.

ولغاية القرن العاشر الميلاد قد استوطنت جماعات عديدة من التجار العرب فى طول المناطق الساحلية للهند. ويقول المسعودى: (المتوفى سنة ٩٥٦ م) إن آلاف العرب قد استوطنوا فى صيمور (Chaul) وغيرها من مدن «كنكن» فى ولاية بومباى. وكان الأمراء الحاكمون

---

(١) يقول الادريسى بأن القوارب كانت تبحر من Luquin الواقعة بشط أحد الأنهار. وربمايقع هذا الجزء فى فم نهر Hooghly أنظر «وصف الهند وما يجاورها من البلدان» للادريسى. تنقيح: الدكتور مقبول احمد، عليجره.

(٢) Al-Biruni's India (text) ed. by E. Sachau. London ١٥٥٦ ١٠٢

يعينون لهؤلاء المستوطنين قضاة لهم من بينهم على أن تكون لهم الحرية الكاملة لتصريف شؤونهم الداخلية الملية . وما كانوا يحتاجون إلى الحصول على الامتيازات الأجنبية أو التجارية فى تلك الأيام ـ عكس ما كانت عليه حالة التجار الأوربيين فى العهد المغولى أو العثمانى . واستوطنوا فى الهند كجماعات تجارية مسالمة وتزاوجوا من الهنود . وأما الأولاد الذين يتولدون من هذا الزواج فكانوا يعرفون لدى العرب باسم بياسرة[١] (Baya Sira) ولذا يمكن أن يقال بأن مسلمى «كنكن» فى بومباى وطائفة «مابلا» فى «مالابار» منحدرون من أصل عربى ومشربين بثقافة عربية وأن تحولا هاما قد حصل فى التجارة العربية مع الهند منذ أن تأسس بنيان دولة جورجارا (Gurjara) فى كجرات ، و «كاتيوار» متخذة عاصمتها فى نهلوارة (Nahlwara) المركز الجديد لاجتذاب التجار العرب فتحول المجرى الرئيسى للمواصلات إلى «كامباى» وغيرها من موانئ «كجرات» ويصف المؤرخ الصقلى «الادريسى» (القرن الثانى عشر) «بتان» بأنها مدينة مزدهرة فى ذلك العهد ويشير إلى حاكمها باسم : «بلهرا»[٢] وهو اللقب الذى كان يستخدمه العرب الأوائل لعائلة «راشتراكوتا» (Rashtrakuta) فى «دكن» المذكور . وربما كانت الاشارة الواردة فى كتابة الادريسى باسم : «بلهرا» لحاكم «بتان» يراد به «جياسنها سدها راجا» ١٠٩٦-١١٤٣ م (Jayasinha Siddha Raja) ورحب هؤلاء الحكام الكجراتيون أيضا بالتجار العرب ومنحوا لهم جميع أنواع التسهيلات التجارية .

---

(١) مروج ، للمسعودى ed. Barbier de Meynard, Paris, Vol. II, p. 86.

(٢) الادريسى ، Op. Cit. p. 59.

وبلغت العلاقات التجارية بين الهند وبين العرب إلى أوجها خلال الفترة التي نحن بصددها. وكان الفرس الذين اعتنق معظمهم الدين الاسلامي فيما بعد يتولون زمام في الملاحة. ولكن هذه بدأت تتضاعف منذ القرن العاشر للميلاد فصاعدا حتى انهارت ملاحة الفرس تماما في القرن السادس عشر تحت ضغط البرتغاليين. وأما الحاكم البرتغالي في الهند «البوقرق» (Albuquerque) فوضع الختام لتجارة الفرس مع الهند بفرض قيود شديدة على النشاط التجاري للفرس مع حدود «حوا».

والذي يبدو أن العرب تعلموا فن الملاحة من الفرس واستفادوا منهم كثيرا. وفي مكنتنا الوقوف على الطرق البحرية التي كان يتبعها العرب إلى حد كبير - مستندين على أقوال سليمان التاجر، والمسعودي وغيرهما - إذ كانوا يغادرون سيراف (Siraf) بالقوارب التي تحمل حوالي مأتي راكب فيصلون إلى مسقط حيث يأخذون منها الماء العذب ليستعمل أثناء الرحلة ثم يبحرون منها مباشرة - نظرا للاجواء الملائمة - إلى ميناء «كويلون»، ويستغرق هذا السفر حوالي شهرين. ومن «كويلون» تتوجه تلك القوارب عبر مضيق «بلكا» (Palk) إلى ميناء «بلين» (Ballin) ومن هناك تتشعب الطرق فالقوارب التي تتوجه إلى الصين تغادر إلى جزر «أندمان» و «نيكوبار» ثم إلى «كاله» (Kalah) في شبه جزيرة «الملايو»، ومنها تقصد إلى كيتون (Canton) بطريق الهند الصينية، والقوارب الأخرى تبحر إلى الشمال عبر الخليج البنغالي قاصدة إلى «كنجة» (Kanja) و «سمندر» (Samundar) وغيرهما من موانئ مصب جنجس. وأن الملاحة الساحلية

Hadi Hassan. Op. Cit. p. 147. (١)

من الخليج الفارسى لكانت شائعة ومألوفة بينما السفن التى تمر بالسواحل الغربية والشرقية للهند تزور عدة موانئ تجارية وتقف فيها. ومع كون الخوض فى تفاصيل الملاحة العربية أو فن بناء السفن لدى العرب خارجا عن الموضع الذي نتناوله الآن فلابد أن نلق نظرة خاطفة حول بناء السفن عندهم كما ورد عن بعض الجغرافيين العرب أنفسهم : وأن البحارين العرب سيما القادمين منهم من عمان ومرباط (Mirbat) وصلوا إلى جزر « لكا » و « محل » حيث صنعوا فيها القوارب من خشب شجرة النارجيل وبعد الصنع تشحن بأخشاب أشجار النارجيل وغيرها من البضائع يحملونها إلى أوطانهم. وهذه كانت الأصناف الصغيرة من القوارب التى كانوا يستخدمونها للمرور بالأسواق التجارية الساحلية التى كانت مراكز التجارة للعرب حينذاك وتعود عليهم بالربح العظيم والنفع الجزيل.

الواردات والصادرات

وانتقل مركز الثقل للتجارة الهندية الرئيسية مع العرب إلى العراق خلال القرن الأول بعد ظهور الاسلام (٧٢٢ - ٦٢٢ م) مع أننا نرى هبوطا مذكورا فى تجارة الهند مع جميع البلدان العربية بالنسبة إلى الموقف السابق، ويقول بعض مشاهير المؤرخين العرب بأن السبب الأصلى لهذا الهبوط يرجع إلى الفتوحات العربية. وأما الهبوط الذى وقع فى حقل استيراد البضائع الكمالية من الهند، فبناء على أن العرب الذين صاروا حكام الشرق الأوسط لكانوا فى حاجة ملحة إلى الأسلحة والمعدات الحربية والسلع الضرورية الرخيصة أكثر مما كانوا يحتاجون إلى البضائع الكمالية. وفوق

(١) الادريسى Op. Cit. p 12.

هذا وذاك فقد انغمس التجار العرب فى شراء الغنائم التى حصل عليها الجيش الفاتح وبيعها واختزانها إذ وجدوا هذه التجارة تعود عليهم بالربح العظيم.[١]

فأما السبب الآخر لانخفاض التجارة البحرية فانها كانت تعرض دائما للعواصف والقرصنة وغيرهما من الحوادث المفاجئة. ولعب الذهب دورا هاما فى ميدان التبادل التجارى بين الهند وبين البلاد العربية فمست الحاجة إلى الذهب واستغلال المناجم المعروفة فى الشرق الأوسط حيثما كانت. ونتج عن هذا التحول ارتفاع فى عدد السماسرة فى المدن التجارية الكبرى مثل البصرة، وتلك مضاربة تجارية هائلة.[٢] وبعد أن تم بناء مدينة بغداد فى عام ٧٦٢ م قد تحسنت العلاقات التجارية بين الهند والبلاد العربية، واستمرت هذه الحالة ـ بوجه عام ـ إلى القرن الثالث عشر للميلاد.

دعنا نلخص الآن قائمة السلع الهامة التى كانت تصدر من الهند إلى العالم العربى فان خشب «الساج» من أهم الصادرات الهندية إليه منذ أقدم العصور واستمرت هذه الحالة ـ بدون انقطاع ـ خلال القرون الوسطى وكانوا يستخدمونه لبناء البيوت والسفن والقوارب وغيرها. وأما الحديد الخام والسيوف المصنوعة فى الهند فصدرت إلى البلدان العربية بكمية وافرة إلى جانب مقدار كثير من الذهب والفضة والمعادن الأخرى ومن ضمن الأحجار الثمينة المصدرة: الماس، والبلور، وما إلى ذلك. وفى الوقت نفسه قد ازدهرت بينهما تجارة اللآلى والأصداف. ويقول

---

(١) صالح أحمد العلى Op. Cit. p. 232.

(٢) Ibid, p. 217.

« الادريسى » : إن منطقة سوباره (Sopara) بقرب بومباى قد اشتهرت أصيد اللآلى ، ومنها كانت تصدر إلى بقية أنحاء العالم العربى[١] وأن قرن « الكركدن » لمن السلع النادرة الثمينة التى كانت محل قبول حسن لدى العرب عامة . ويقول بعض الكتاب العرب بأن هذا القرن إذا شق تتجلى من داخله صور الانسان والطيور وغيرهما حتى يزداد روعة وجمالا .

وكان هذا القرن ـ للكركدن ـ لصناعة القلادة وغيرها من الحلى التى تباع بأثمان باهظة . وأما ملوك الهند فكانوا يصنعون بها السكاكين التى تستخدم لاكتشاف السم فى الأطعمة بغمسها فيها . ومع أن قرن الكركدن قد وجد بكثرة فى شتى أنحاء الهند فى تلك الأيام . ومن السلع الأخرى الشهيرة العاج الذى هو من الصادرات التقليدية منذ القدم . وكما أن أصنافا من العطور والروائح والتوابل كانت تصدر بتوسع إلى أسواق العالم العربى . واشتهرت سواحل « مالابار » للفلفل الذى هو السلع الرئيسية التى كانت تجرى فيها التجارة العربية الهندية فى تلك البقاع . ومنها أيضا « حبهان » والسنا ، والكافور ، وخشب الصندل ، ونبات الصبر ، والروائح . ومن ضمن الفواكه الشهيرة لدى العرب « المنجة » و « الفنس » (Jack-fruit) والليمون ، والأترج ، والنارجيل ، وغيرها . وأنبأ « المسعودى » إلى أن أشجار الليمون كانت تصدر إلى عمان لتغرس هناك ومنها إلى البصرة والشام وبقية الجهات فى جزيرة العرب ولكن لفقدان التربة الخصبة التى كانت تنمو فيها فى الهند لم تعد ثماره تحتفظ

---

(١) الادريسى .Op. Cit. pp. 51-52

بطعمها الأصلى اللذيذ ورائحتها الطيبة ولونها الجميل . وأما « السكر النباتى » المصنوع بوفرة فى السند فقد صدر إلى شتى أنحاء البلدان الاسلامية .[٢]

ومن الحيوانات المصدرة المعروفة الفيل ، وقط الزباد ، وما شابههما . واشتهر – إذ ذاك – حبوب الهند لأوبالها الفخمة . وصدر منه الطاؤوس أيضا بكثرة واسعة إلى مختلف أنحاء العالم العربى . ويقول المسعودى أيضا : بأن الطاؤوس الهندى لمن الصادرات الرئيسية إلى البلدان الاسلامية ولكنه لم يلبث أن يفقد حماله ولوبه الأصليين لعدم ملاءمة الطقس والبيئات . وإلى جانب الأشياء المذكورة كانت « موصلين » والقماش القطنية والبيلج ، وأنواع من الخصاب تصدر من الهند حينا فآخر إلى البلدان العربية . واشتهرت « تهانه » (Thana) لقماشها الفاخر ، و « كامباى » لصدلها المعروف . وصدر من هناك أيضا العنبر إلى شتى بقاع الامبراطورية العربية فان « حوت المن » الذى يحتوى على العنبر قد وجد بكثرة فى ذاك العصر فى بحر العرب ، وعثر عليه أيضا بطول سواحل جزر « محل » .[٤]

(١) مروج ed. Barbier de Meynard. Paris, Vol. II. pp. 438–39.

(٢) المقدسى : « أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم » ed. de Goeje, Leiden, 1906, pp. 480–81.

(٣) المقدسى Op. Cit. p. 481.

(٤) سليمان ed. Sauvaget, op. cit. pp. 3, 6. والمسعودى إيضا op. cit. I pp. 335–36.

ومن الأشياء المستوردة إلى الهند «لبان ذكر» والعاج والخيول ، والذهب ، والماس ، والتمر ، وغيرها من البضائع الكمالية . وعسير علينا الآن أن نكون رأيا قاطعا عن الأثر العام الذى تركته هذه التجارة فى اقتصاديات البلدين لقلة الوصول - أوعدمه - إلى متناول أيدينا بالدقة تفاصيل الصادرات والواردات والتجارة المتبادلة بينهما حسب تقلبات الزمن وتطورات الظروف والبيئات . ولكن فى مكنتنا أن نقول بالاجمال - وإن لم يكن قاطعا - على أساس ما وصل إلينا مما كتبه المؤرخون العرب بأن التوازن الكلى فى التجارة كان فى صالح الهند لبواعث شتى : أولا - كان الهنود يستخدمون الذهب كأداة رئيسية للتبادل التجارى . وثانيا - كانت صادرات الهند أكثر بكثير من صادرات الدول العربية إليها . وأخيرا - كانت السلع الصادرة من الهند أغلى من وارداتها .

عصر الانحطاط

(من القرن الثالث عشر إلى عام ١٥٠٩ م)

منذ القرن العاشر للميلاد شرعت بغداد فى أن تفقد ازدهارها السابق وأهميتها كمركز ثقافى واقتصادى للدولة الاسلامية ، وحلت محلها مصر القديمة المعروفة بفسطاط . ونتيجة للحروب الصليبية المتواصلة قد تحول جزء كبير من تجارة الشام ومصر إلى البلدان الغربية . ومع هذا نشأ اضطراب آخر فى الميدان التجارى واهتزاز فى توازن اقتصاديات العالم العربى بسبب التدمير الذى حدث من التوغل المنغولى فى غرب آسيا وظهور إمارات صغيرة عديدة فى أواخر العهد العباسى .

وانهارت الدولة العباسية فى عام ١٢٥٨ للميلاد عند ما نهب «هولاكو» بغداد . وأدت هذه العوامل إلى هبوط فى تجارة العرب مع

الهند ولكن العرقلة الخطيرة فى هذا المضمار قد نشأ من ظهور البرتغاليين فى بحر العرب فانهارت الملاحة العربية والفارسية والتجارة البحرية مع الموانئ الهندية . وأن اكتشاف الطريق المؤدى الى الهند عبر رأس الرجاء الصالح لكان حدثا هاما فى تاريخ الاقتصاد والسياسة للدول الشرقية . وفى عام ١٤٩٨ م وصل أسطول برتغالى تجارى تحت قيادة «واسكودى جاما» (Vascode Gama) إلى مالندى (Malindi) فى الساحل الشرقى لأفريقيا ، فقام ملاح عربى يعرف باسم : أحمد بن ماجد بقيادة سفينة «واسكودى جاما» إلى «كاليكوت» بكل بساطة وسذاجة ولكن هذه المروءة والشهامة البادرتين من ذلك الشخص الكريم قد أدى أخيرا إلى طرد العرب والفرس من مياه الشرق . وتأثر البرتغاليون بدوافع اقتصادية وسياسية ودينية . وكان على التجارة الشرقية أن تمر بالبلدان الاسلامية - مثلا - مصر والشام وتركيا حتى تصل إلى أوربا ، ومعنى هذا أنها تحتاج إلى دفع رسوم باهظة للحكام المسلمين لنقل البضائع . فصار الهدف الرئيسى للبرتغاليين العثور على طريق آخر للوصول إلى السواحل الهندية . وكان البرتغاليون - عامة - يضمرون الحقد الشديد ضد الاسلام وتهاودوا فى الخوف المتفشى فى أوربا حينذاك عن الخطر المحدق بالمسيحية من جانب الدول الاسلامية الكبرى القوية القائمة على الساحل الشرقى للبحر الأبيض المتوسط مع أنها تحصل على مبالغ ضخمة من الرسوم المفروضة على البضائع التى تمر بأراضيها فتحويل مجرى التجارة منها إلى خط آخر بمثابة ضربة قاسية لرفاهيتها . وأن البرتغاليين المتمسكين بالديانة المسيحية قد تحمسوا كثيرا بالحمية التبشيرية ورأوا فى الهند مجالا واسعا للتبشير بالدعوة المسيحية.[١]

---

(١) Moreland and Chatterjee, Op. Cit. pp. 197-98.

وكانت سواحل « مالابار » ـ فى ذلك العصر ـ مركزا كبيرا للتجارة الأجنبية ويليه فى الأهمية ملاكا (Malacca) فى الشرق . وتتوجه إليها السفن الهندية مشحونة بالبضائع القطنية فتأخذ منها بالمقابل الحرير والتوابل والأدوية والسلع التجارية الأخرى . ويشحن بعض منها إلى الساحل الشرقى ليوزع فى طول الهند وعرضها بينما يصل البعض الآخر إلى كجرات أحيانا للتوزيع فى الهند وأخرى للنقل إلى البحر الأحمر والخليج الفارسى . وأما الجزء الكبير الذى يصل إلى موانئ « مالابار » فيكون لمجرد النقل لا لأى غرض آخر . ولم تكن السفن الملابارية تبحر إلى الجهة الغربية . وأما البضائع الموجهة إلى البحر الأحمر فتشحن فى السفن المصرية والعربية . وأن وكلاء التجارة المقيمين فى الموانئ لهذا الغرض ماكانوا يعتبرون كرعايا لحاكم البلاد بل يعيشون تحت امتيازات خاصة يتمتعون بموجبها بحق تأسيس الحكومة الذاتية وكان كل من الموانئ المختلفة تحت مليكه أو حاكمه المحلى . فنشأ تنافس شديد للحصول على امتيازات رابحة لنقل البضائع ، ولاقى هؤلاء الأجانب معاملة حسنة مفيدة ، وفى مكنتهم أن يبثوا نفوذهم فى البلاط الملكى وفى المصالح الحكومية حتى صاروا ـ أحيانا ـ يفرضون قيودا أو شروطا خاصة على المستوردين الهنود . وأن موانئ مالابار بأجمعها قد احتفظت بمكانة مرموقة فى الميدان التجارى . وإلى جانب البضائع المستوردة كانت الفلفل توزع بوفرة واسعة بصفة كونها إحدى السلع الاستهلاكية الهامة فى بلدان الأوربا الشمالية والبضاعة الرئيسية ـ فى المقدار وإن لم تكن فى الأسعار ـ التى تشحن إلى البحر الأحمر ، وأما المصريون والعرب المقيمون فى إمارات « وجيانجر » فتولوا زمام هذه التجارة ووكالتها إلى حد كبير ،

فصار ظهور البرتغاليين إلى هذا المحيط مبعث تصادم فى المصالح ولم يكن - بحال من الأحوال - نضالا بين المسيحيين وبين المسلمين بل كان مجرد التنافس الشديد بين المستوردين والمصدرين .

رحب المستوردون الهنود - ومعظمهم من المسلمين - بالبرتغاليين كزبائن جدد ولكن المصدرين العرب والمصريين عارضوهم على أساس كونهم المنافسين الجدد الذين سيقطعون الاحتكار الحالى فى ميدان التجارة الشائعة حينذاك ومن الظريف أن القادمين الجدد - بفضل المكائد والحيل المعقدة - كانوا يحاربون حاكم كاليكوت التى هى الميناء الرئيسى فى سواحل « مالابار » فى حين أن أنشأوا علاقات ودية فى الموانئ الأخرى سيما « كوتشين » التى تزود بكمية كبيرة من الفلفل ، وكانت أساطيلهم التجارية تحمل منها بضائع مختلفة تعود عليهم بأرباح باهظة . ولكن البرتغاليين لم يكتفوا بمجرد الشركة فى التجارة بل كانوا يهدفون إلى السيطرة التامة على زمامها . وخصصوا قواتهم البحرية الكبرى لتحقيق هذا الهدف المنشود . ولم تكن تحتاج إلى اهتمام بالغ لمواجهة الفريق المعارض لأنه ما كان يحتفظ فى حوزته بقوة بحرية مذكورة . وأن الأسطول التجارى الحقيقى الوحيد الذى كان على البرتغاليين أن يواجهوه لهو أحد الأساطيل المصرية ولكنه قد تحطم فى معركة جوت فى أوائل عام ١٥٠٩ . وبهذا تمت لهم سيادة البحار الشرقية بدون منازع .

وأما الأسس الحقيقية لهذه الامبراطورية البحرية فقد وضعت بيد الحاكم البرتغالى فى الشرق « ألفونسو دى البوقرق » (Alfonso de Albuquerque) منذ عام ١٥٠٩ إلى وفاته فى عام ١٥١٥ م .

وعزز مركزه فى هرموز (Ormuz) عام ١٥٠٩ ، واستولى على « جوا » فى عام ١٥٠١ التى كانت إحدى الموانئ الهامة فى اراضى « بيجاپور » (Bijapur) وتسلط على « ملاكا » (Malacca) فى عام ١٥١٢ ، وفى الوقت ذاته كان يضع الخطة للاستيلاء على عدن ولكن الاستيلاء التام على الساحل الهندى سيما ميناء ديو (Diu) قد جعل تلك الخطة عديمة الضرورة لكون البرتغاليين فى موقف حساس وفى مكنتهم السيطرة على جميع الموانئ التى تغادر منها السفن التجارية إلى البحر الأحمر ، فلم يلبث أن غادر معظم وكلاء التجارة البحرية العرب السواحل الهندية، وتم للبرتغاليين الاحتكار الكامل فى بعض الطرق البحرية وفى عدد من البضائع الاستهلاكية بل وأدهى من ذلك أن الهنود وغيرهم من وكلاء التجارة البحرية أصبحوا فى حاجة إلى تحصيل الرخص التجارية الخاصة بمقابل رسوم باهظة لكى يتمكنوا للتبادل التجارى فى بعض الموانئ المعينة ، والا فتكون السفن التى لا تحمل التصريحات الخاصة عرضة للغزو والسلب والنهب. وهكذا تمكن البرتغاليون لفرض السيطرة التامة على الطرق التجارية الرئيسية فى القرن السادس عشر ، حتى قيل بأن استمرار وصول بعض البضائع إلى البلدان الأوربية ليرجع سببه - أولا وقبل كل شئ - إلى الغش والخداع المتفشيين بين موظفيهم أنفسهم لا لأى عامل خارجى آخر. ووجه البرتغاليون ضربة قاسية إلى وجه علاقات العرب والمصريين والفرس التجارية مع الهند حيث لم يسبق لها مثيل . وكانوا يعاملون بكل قسوة وبطش مع الفرس وفى عام ١٥١٥ م تلقى سفير

(١) أنظر لمزيد من التفاصيل . Moreland and Chatterjee Op Cit. pp. 198–200 .

الشاه اسماعيل تهديدا شديدا من «ألبوقرق» (Albuquerque) وجاء فيه : إن التجار القادمين من بلاد الفرس والذين يتوجهون إلى أية بقعة فى الهند ماعدا ميناء «جوا» ليفقدون سلعهم ويكونون عرضة للعقوبات الشديدة التى تفرض عليهم .... وأما المغاربة وغيرهم من التجار البحريين فكانوا يعرفون جيدا نوعية هذه العقوبات ألا وهى الماء أو النار !![1]

منافسة الدول الغربية

(من القرن السادس عشر إلى ١٨٦٩ للميلاد)

أصبح البرتغاليون فى طول القرن السادس عشر رؤساء التجارة الخارجية للهند مع الغرب ووكلاءها البارزين . وفى القرون التالية ظهرت فى هذا المسرح هولندا ، والدانمارك ، وفرنسا ، وأخيرا بريطانيا وبدأ كل منها ينافس الآخر فى سبيل السيطرة على تجارة الهند مع أوربا . ومع أن الأباطرة المغول قد تنبهوا إلى حقيقة القوة المتزايدة للبرتغاليين فى بحر العرب ، كان التجار الأوربيون يحصلون على امتيازات تجارية خاصة فى أرض الهند . وأنشأوا المصانع ثم القلاع فى أنحاء البلاد وتسابقوا فى شراء الأراضى والقرى وغيرهما من الممتلكات فى الهند حتى صارت هذه الحركة عادة متبعة لجميع المستوطنين الأوربيين فيها فأنشئت موانئ جديدة وبنيت مدن حديثة مثل بومباى ومدراس وكالكتا ، وبانديتشيرى .

وفى ذلك العهد قد تم اندماج البلدان العربية كلها فى داخل الامبراطورية العثمانية وأصبحت جزءا منها . وقامت فى إيران الدولة «الصفوية» وانهمكت هاتان الدولتان فى سلسلة من المعارك ضد مزاحمة الدول

---

(١) Hadi Hasan. Op. Cit. p. 147.

الأوربية فى المياه الشرقية وحول مسألة التجارة مع الهند وغيرها من بلاد الشرق . وكانت منطقة الخليج الفارسى المسرح الرئيسى ذا النشاط الواسع حينئذ ، ولعب المتنافسونَ الأوربيون والساسة العالميون دوراً هاما فى تلك الناحية فوضع الأوربيون الذين لم يكتفوا بالطريق البحرى الذى عبر «رأس الرجاء الصالح» (Cape of Good Hope) نصب أعينهم خرق الحصار الذى ضربه الأتراك العثمانيون منذ القرون على الطريق التجارى البرى إلى الشرق ، ففى عام ١٧٩٨ حمل «نابليون» على مصر محاولة منه لفتح طريق أقصر إلى الهند ، ولمساعدة فرنسا فى التنافس الانجلو - فرنسى الجارى فى الهند فى تلك الأيام ، ولكن محاولته هذه لم تكلل بالنجاح . ولم يتحقق ذلك الهدف إلا بعد حفر قناة السويس فى عام ١٨٦٩ ليكون أقصر الطرق البحرية إلى الهند .

واستمر أثناء هذه الفترة تدفق البضائع الهندية إلى البلدان العربية بواسطة وكالات تجارية مختلفة . وفتحت عدة طرق للقوافل وازدهرت التجارة البرية بصفة دائمة بدون انقطاع فان المغول كثيرا مايهتمون بالمحافظة على مواصلات الحجاج إلى مكة برا وبحرا . وحاول بعض الأمراء الهنود لانشاء قوة بحرية خاصة فى الساحل الغربى بمساعدة المستوطنين الأفريقيين فى «جنجيرة» (Janjira) المعروفين باسم : «سيدى» (Sidi) لحماية المصالح التجارية الهندية . وفى عام ١٧٦٠ عين الامبراطور أورنكزيب رئيس طائفة «سيدى» فى منصب «أمير البحر» فى دولته . وكان لسفر الحجاج إلى مكة خصوصا من مصر والشام فضل كبير فى توزيع

Op. Cit. p. 260. Moreland and Chatterjee. (١)

البضائع الهندية مثل «مسلين» و«الشال»، والفلفل وعدد آخر من السلع التي تشترى من مكة وتباع في طريق عودتهم في تلك البلدان واستفاد كل من مصر والشام إلى حد كبير من هذه التجارة وجدير بالذكر أن بضائع الحجاج كانت مسموحة الدخول إلى مصر بدون رسوم وبلا تفتيش في الجمارك سواء ماوصل منها بطريق البر أو البحر. وأما القوافل التي كانت ترد من العراق فليئة بالبضائع الواردة من الهند والفارس وجزيرة العرب. وقد لاقت مصر وغيرها من البلاد العربية متاعب كثيرة بسبب تمهد الطريق التجاري عبر رأس الرجاء الصالح ولكن الموقف الجغرافي الممتاز الذي يحيط بها قد منح لها مكانة طبيعية مرموقة لتكون مركز التجارة بين أوربا وآسيا وأفريقيا وملتقى الطرق بين هذه القارات الثلاث. وكانت نقطة الالتقاء الرئيسي للطرق التجارية القاهرة وحلب وتليهما في الأهمية بغداد.

ويستعاد إلى الأذهان في هذه الآونة جم المحاولات التي قام بها السلطان «تيبو» (Tipu) خلال الفترة الأخيرة للعصر المغولي لاعادة بناء العلاقات التجارية والفنية مع الامبراطورية العثمانية. ولما فشل السلطان «تيبو» في الحصول على «سند» من دلهي قرر لتحصيله من قسطنطينية. وبعث لأجل الحصول عليه منها بعثة دبلوماسية من عنده نفسه إلى سلطانها. وكان الهدف الرئيسي له من إنشاء العلاقات الدبلوماسية مع قسطنطينية الحصول على الامتيازات التجارية في الامبراطورية العثمانية

---

(١) H. A. R. Gibb and H. Bowen "Islamic Society and the West" Vol. I Part I pp. 301, 305.

واستعارة الفنيين والخبراء منها لكى يساعدوا على إنشاء صناعات جديدة وتنميتها فى ميسور وكان رئيس البعثة السيد «غلام على» يتمتع بسلطة كاملة لتوقيع المعاهدة مع الحكومة العثمانية على أساس أن يمنح «تيبو» جميع التسهيلات التجارية فى البصرة والترخيص اللازم لانشاء المصانع هناك . وبدل ذلك يسدى هو من عند نفسه جميع التسهيلات والامتيازات المماثلة للحكومة العثمانية فى أية ناحية تختارها من مملكة ميسور . وعلى رغم فشل البعثة فى تحقيق معاهدة تحالفية مع الحكومة العثمانية فقد نجحت فى الحصول على تائيد الامبراطورية العثمانية للسلطان «تيبو» واعترافها بـ «كملك مستقل» ـ على عرش ميسور . ويمكن أن يقال بأن «تيبو كان الحاكم الوحيد من حكام الهند السابقين الذين أدركوا تماما بأن تقدم البلاد يتوقف ـ أولا وقبل كل اعتبار ـ على النهضة التجارية والصناعية وإنشاء عدة مصانع فى البلدان الأجنبية . وأما المصنع الذى أنشأه فى مسقط قد صدر إلى ميسور بحبوب الزعفران ، وديدان الحرير ، والخيول والفستق ، والبندقة ، والجوزة ، والملح الصخرى ، والدرر ، والزبيب ، ومعدن الكبريت والنحاس . وكانت علاقات تيبو مع إمام مسقط فى غاية الود والتفاهم الحسن ونال منه تجار ميسور امتيازات وتسهيلات خاصة . وبينما كان يفرض على البضائع الخارجية بجميع أنواعها عشرة فى المائة من الرسوم ، ماكان يفرض على البضائع الواردة من ميسور إلا خمسة فى المائة من الرسوم . وأن الامام ورعيته أيضا قد تلقوا

---

(١) Mohibbul Hasan "History of Tipu Sultan" Calcutta, 1951, pp. 133-137.

الامتيازات والتسهيلات المماثلة فى ميسور . من عند السلطان « تيبو » . وأنشأ مصنعا آخر فى جدة وحاول لانشاء مصانع مماثلة فى كل من بصرة وعدن . وأما المصنع الذى أنشأه فى هرموز (Ormuz) فكان يتجر فى اللآلى والمرجان .

العهد البريطانى

حكمت بريطانيا الهند منذ منتصف القرن التاسع عشر إلى منتصف القرن الحالى سياسيا واقتصاديا . وفى الوقت ذاته وقع جزء كبير من العالم العربى أيضا تحت النفوذ السياسى والاقتصادى لبريطانيا . وبعد عام ١٨٥٨ قد توطدت أركان السيادة البريطانية نهائيا فى الهند وفى عام ١٨٨٢ قد احتل البريطانيون مصر مستهدفين إلى حماية مصالحهم الاقتصادية والسياسية فى الامبراطورية الهندية . وأما الحكومة العثمانية فتسرب إلى كيانها الوهن والضعف من النواحى السياسية والاقتصادية وأصبحت مديونة إلى حد كبير للدول الأوربية سيما بريطانيا وأن المصلحة الاقتصادية فى الامبراطورية العثمانية هى التى جعلت «الرجل المريض فى أوربا» يعيش إلى القرن الحاضر والا لكان يلاقى مصرعه خلال عهد محمد على فى مصر . وفوق هذا وذاك فان حفر قنال السويس عام ١٨٦٩ وشراء «بنجامن دسرائيلى» (Benjamen Disraeles) معظم الاسهم فى شركة القنال قد أثبت توفق بريطانيا فى النشاط التجارى فى بحر العرب ، وصارت بريطانيا رئيسة وكلاء التجارة بين الهند وبين البلاد العربية .

(١) Mohibbul Hasan. Op. Cit. 344.

وبفضل السياسة التى اتبعها محمد على فى الميدانين الصناعى والزراعى وفى الحقل الفنى بدت آثار النهضة فى هذه الميادين بمصر خلال القرن التاسع عشر حتى أصبحت إحدى الدول الرئيسية فى تصدير القطن. ومنذ اكتشاف الزيت وتدفقه فى البلدان العربية فى القرن الحالى تحولت إلى مركز دول رئيسية فى تصدير الزيت إلى الشرق والعرب على حد سواء. ومن العسير الآن أن نبحث بالتفصيل فى هذا المقال القصير مع مراعاة الدقة والتثبت عن أصناف الواردات والصادرات وكمياتها بين الهند وبين العالم العربى خلال هذه الفترة. وشرعت آثار بداية التصنيع والتحسن التجارى فى الظهور فى الهند منذ النصف الأخير من القرن التاسع عشر. وأن بناء الموانئ الحديثة وتحسين مواصلات السكك الحديدية وبدء تنقيب الفحم والصناعة القطنية فى بومباى وأحماداباد فكل هذا وذاك قد أدى إلى تحسن العلاقات التجارية وتوطدها بين الهند وبين العالم العربى. ومن المؤسف أنه لم تجر بعد دراسة وافية ولم يقم أحد بتحليل شامل لتلك العلاقات التجارية القائمة بينهما. وجدير بالذكر بأن الهند أو العالم العربى لم يستفد مباشرة من هذه التجارة فان اقتصاديات البلدين كانت متداخلة فى مصالح بريطانيا الاستعمارية، وحطمت بريطانيا ما كان فى الهند من الصناعات والمهن اليدوية بينما استمر تصدير المواد الخام منها لتغذية الصناعات وتنميتها فى انجلترا. وهكذا تسربت الفائدة التى تعود من التجارة الهندية العربية توا إلى الجيوب البريطانية.

دعنا نلق نظرة خاطفة عابرة على مقدار التجارة الجارية بين الهند والعالم العربى خلال فترة القرن الحاضر لتساعد على حصول فكرة عامة

عنه . إن معدل الصادرات والواردات بين الهند وبين مصر فى فترة عامى ١٩٣٠-١٩٤٠ م قد استمر بدون أى تغير يذكر ولكن فى عام ١٩٤١ ارتفع المعدل إلى ثلاثة أضعاف بالمقارنة إلى عام ١٩٣٠[1]. وأما صادرات الهند إلى العراق فقد استمرت فى الهبوط إلى عام ١٩٣٩ ثم ارتفع شيئا فشيئا حيث بلغ فى عام ١٩٤١ إلى ضعفى ماكان فى عام ١٩٣٠ م مع أن معدل الواردات من العراق خلال هذه الفترة قد سجل انخفاضا مستمرا[2]. وأما حركة صادرات الهند إلى كل من الشام ولبنان قد تذبذبت فيما بين عامى ١٩٣١—١٩٣٨ م ولم يسجل معدل الواردات أيضا تقدماً يذكر[3]. وأما صادرات الهند إلى الأردن خلال فترة عامى ١٩٣٧-١٩٤٢ فارتفع معدلها بطريقة ملحوظة سريعة حيث وصل إلى اثنين وعشرين ضعفا فى عام ١٩٤٢ بالنسبة إلى عام ١٩٣٧ م[4]. وأشرنا إلى هذه الأرقام بالايجاز بغية التوصل إلى فكرة عامة عن حالة العلاقات التجارية بين البلدين خلال فترة الكساد الاقتصادى العالمى فى العقد الرابع الموافق للجزء الأول من الحرب العالمية الثانية .

---

(١) Statistical Hand-book of Middle Eastern Countries (Jewish Agency of Palestine – Economic Research Institute, Jerusalem.) 1959, p. 71.

(٢) Ibid, p. 90.

(٣) Ibid, p. 111.

(٤) Ibid p. 123.

بعد الحرب العالمية الثانية

ومنذ أن وضعت الحرب أوزارها فى عام ١٩٤٥ م نالت الهند والبلدان العربية أمانيها العزيزة من الاستقلال والسيادة الوطنية. ودخلت الشعوب الهندية والعربية فى عهد جديد من التعاون الاجتماعى والاقتصادى والسياسى وتوطدت دعائم الروابط الودية السلمية بين البلدين وبدت آثار الرغبة الملحة والشوق العميق فى الشعبين فى سبيل تعزيز الصلات التجارية والفنية أكثر فأكثر حتى تكون موطدة الأركان ومدعمة الأساس. وترى البعثات التجارية الهندية التى تزور البلدان العربية والبعثات التجارية العربية التى تأتى إلى الهند، مجالا واسعا وجوا ملائما وفالا حسنا لانشاء علاقات أوثق وأحسن فى المستقبل ولنا كل الأمل بأن السياسات الخارجية السلمية المتنورة التى يتبعها كل من الهند والعالم العربى لتؤدى حتماً إلى فتح عهد مليئ بالرفاهية الاقتصادية والطمانينة الذهنية يعيش فيه الشبان فى ظل الأواصر الودية القائمة بينهما منذ أقدم العصور والتى تتعزز يوما فيوما حتى تصل إلى أوجها وتبلغ ذراها.